



Pierre Brisset, architecte à la retraite
 4346 rue Bourbonnière, Montréal, Qc., H1X 2M4
 Tel (514) 899-5314
 Courriel: gruhm@sympatico.ca,
 Site Web: www.gruhm.org

Mr. Peter Buckland
 Buckland & Taylor
 101 - 788 Harbourside Drive
 North Vancouver, British Columbia,
 CANADA, V7P 3R7

Montréal, July 23rd 2015

Object Saguenay River Crossing Feasibility Study

Your ref:1463

Dear Sir

We are writing you relating to your Saguenay River Crossing Feasibility Study you did in January 1999. I must say that we were extremely impressed with the professionalism of your report and regret that the project was not pursued because of certain abnormalities in the treatment of your documents at this end. We also read your current brochure and never cease to be amazed with the projects you are undertaking including the new Tappan Zee Bridge. Thus, in agreement with "La Société du Pont sur le Saguenay", presided by Mr. Pierre Breton in the early 2000's and with whom you have already exchanged correspondence, we are writing you to clarify our position on this matter.

Attachment -1a & b:

We never understood why after submitting three bridge projects as references, the first being done by the MTQ in 1979, the second by LGL in 1979 and the third, by us in 1986, that you were instructed to perform an analysis on the first of these plus two other (P3 and P5) which were virtually impossible to realize because of awkward topographical considerations or extensive clear spans.

Attachments-2a & b:

Permit us to elaborate our position in 1986 when we submitted a project titled "Exposé d'un Projet de Pont sur la Rivière Saguenay" which consisted as being one of your reference documents when you did your analysis back in the late 90's

In essence, that year, with two professional engineering outfits, we tried to conceive a tower less bridge by anchoring the main cables via pylons and directly into the mountaintops.

However we do now realize that the technology of today may not permit this type of approach.

Thus, in our presentation we always carried a more conventional option of a suspension bridge with a clear span of 1150 meters at 70 meters above the mean water line. In essence we took LGL's 1979 project and lowered the bridge down to the 70 meter level from their 150 meter level indicated in their report. A standard that you strongly recommended in your report and which failed to be observed. (In your report it was stated that this type of structure should not exceed 80 meters above the water line).

We understood at the outset that a high bridge would have many difficulties and that is why we tried to find a site which permitted a desired level of 70 metres by meandering the access roads around the mountains instead of ploughing through with endless tunnels. (See an extract of the original routings and profiles in attachments). Yes, our approach did require a short 600-meter tunnel on one bank the topography requiring it but this was completely eclipsed by the others.

Attachments-3a & b:

On the alternate proposal sheet we were astonished on the lack of continuity of the previous reports for locating bridge options with the introduction of lengthy tunnels for the upstream options. In essence one must understand that the plateau elevations on either side of the fjord vary between 150 and 250 meters above the mean waterline and, to the uninformed, explains why lengthy tunnels would be required to attain the 70 meter level with 5% slopes for the inclines as required by the MTQ. In our research, we did find a way to attain the desired levels as previously illustrated.

However, in the estimates, the rules of three were used against our approach. The P1 option was estimated at three times the value it should have been for two main reasons. (774M\$, instead of 260M\$, as noted on the spreadsheet).

- 1- Based on the estimates you provided for option P3, P4 and P5 we extrapolated the value at being 174M\$ instead of 234M\$ for a 1150 meter clear span with 250 meters of approach-decks. Note, that the P2 option, with a 1200 meter clear span, was correctly estimated at 187M\$, so, what happened with the P1 estimate. Out of interest we used your 44 000/linear meter of approach deck multiplied by the length and noted that all your estimates as well as the P2 estimate was verifiable by the mean square method. (See notes at bottom of table). So P1 being a 11,50 meters (in units of 100 meters) squared gives 132,25 adjusted to 134M\$ plus 11M\$ for side spans plus 20% contingency to give our 174M\$ estimate as it was applicable to all of the other four options.
- 2- As mentioned, by meandering the approach road around the mountains we only needed a 600 meter tunnel for 45M\$ half the amount quoted for the 1200 meter tunnel of option P4.

For roadwork estimates we took the unit prices per kilometer of road works in the other estimates to come to a value of 1,6M\$ per kilometre.

Note that this type of estimation by extrapolation or numeric predictions and tendencies could have been done by any senior high school or freshman college student.

However, within the five short years after the issuing of the 1999 report the value of the P4 option established at 370M\$ was again tripled to close to a billion dollars by passing the bridge over the mountains to avoid tunnelling at that location. Of course the project was shelved because of the inaccurate estimating and tunnel fears we have in Québec. Strange coincidence that since then, long span 15 to 18 meter wide bridges have been realized in Sweden (Hoga Kosten) and Norway featuring the 1310 meter clear span Hardangerbrau two lane (with cycling track) bridge opened in 2013 in the amount 250M\$ +/- and the 1145 clear span bridge in Narvik, again two lanes, now being realized by your sister firm COWI, for an amount of 250M\$ +/- for the bridge only (to be confirmed).

Attachment-4a & b:

We are sending you, for your perusal, our revised routing and detailed plan and levels of approach of proposed location of bridge to confirm the technical feasibility that indeed the bridge can be done with a 1150 meter clear span with the road-deck at 70 meters above the water line at the towers (Bridge must also have a slight upward camber at the central hinge this pushing up the level at that point some 3 to 5 meters).

Based on the new information provided and considering the two-lane option as per the Norwegian options, we believe that the whole project can now be done at around 400\$M (250M\$ - bridge 50M\$ - tunnel and 100M\$ - roadways) which translates as 20M\$ per year financial annuities at 4%, plus 4M\$ to 6M\$ annual maintenance costs (around 25M\$ per year against the 32\$M to 34\$M/year estimated to replace the present ferry service with bigger ships. Note that these new boats can be moved to other ferries in Québec at any time.

We expect to meet the Transport Minister of Québec within a few weeks to explain him how the last proposed option(over one billion dollars) has to be put aside and that it is in the public interest to evaluate the feasibility of the P1 option proposed by LGL in 1979 considering the potential of saving public money while giving a non-interrupted road access to the Québec North Shore region and to the most eastern province of Canada.

In concluding, it is really unfortunate that your valuable work was not put to advantage and would appreciate if your COWI firm could confirm the true cost of the Narvik bridge itself excluding approach roads, (viaducts and tunnels).

With this, we would like to take the opportunity to ask you if it could be at all possible to meet with you at your head office in Vancouver to further discuss possibilities to reactivate the project. To say the least, we are convinced we can put the project back on track with your irreplaceable expertise.

Best regards,



Pierre Brisset Arch (MOAQ#A1382 in retirement)

- Relevés Bathymétriques et Sismiques 1977 Tome II,
- Lien à Travers la Rivière Saguenay Reliant Baie Ste-Catherine à Tadoussac, Rapport d'Étape,
- Évaluation Globale d'un Projet de Pont sur la Rivière Saguenay, Mars 1979, MTR (4)
- Lien à Travers la Rivière Saguenay Reliant Baie Ste-Catherine à Tadoussac, Avril 1979, LGL (2)
- Exposé d'un Projet de Pont sur la Rivière Saguenay, Avril 1986, GRU (3)
- Relevés Géophysiques à Tadoussac Contrat: 2140-98 QZ06, Août 1998,
- Analyse de Fréquence des Vents de la Station de L'Île Rouge Pour le Projet de Pont Suspendu sur la Rivière Saguenay, Septembre 1998.

Fig. 2.1: Proposed Bridge Alignments

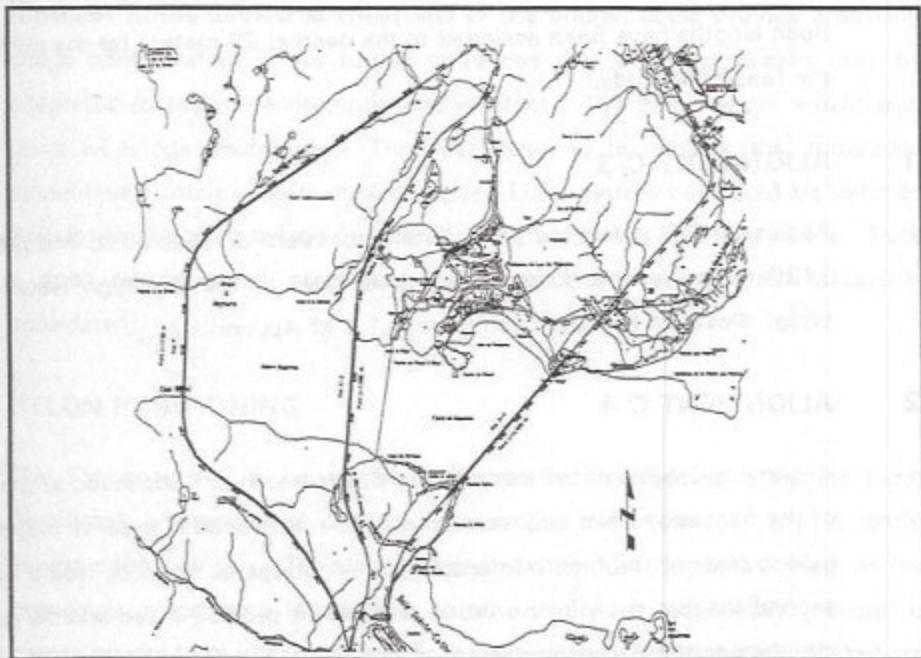


Figure 1a

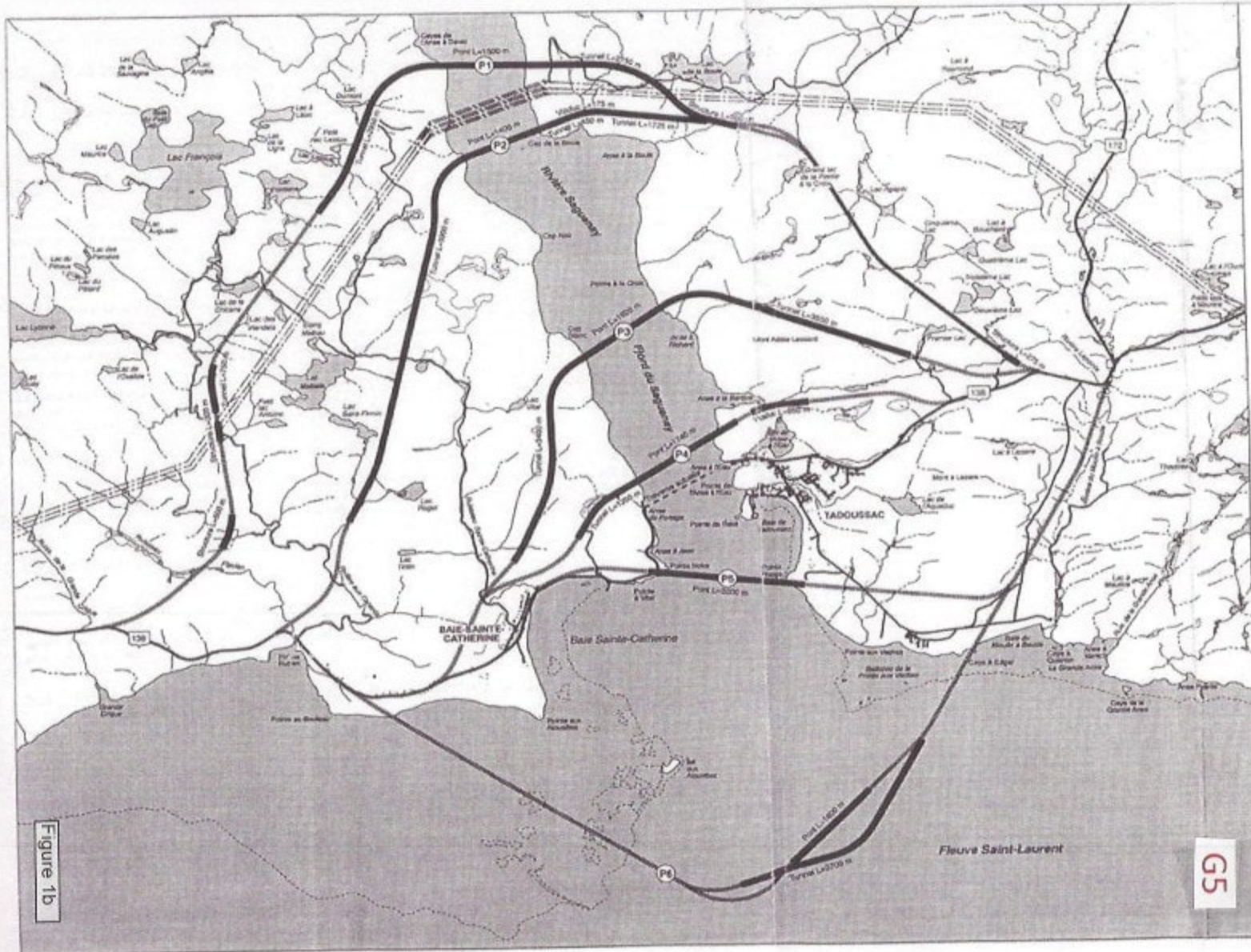
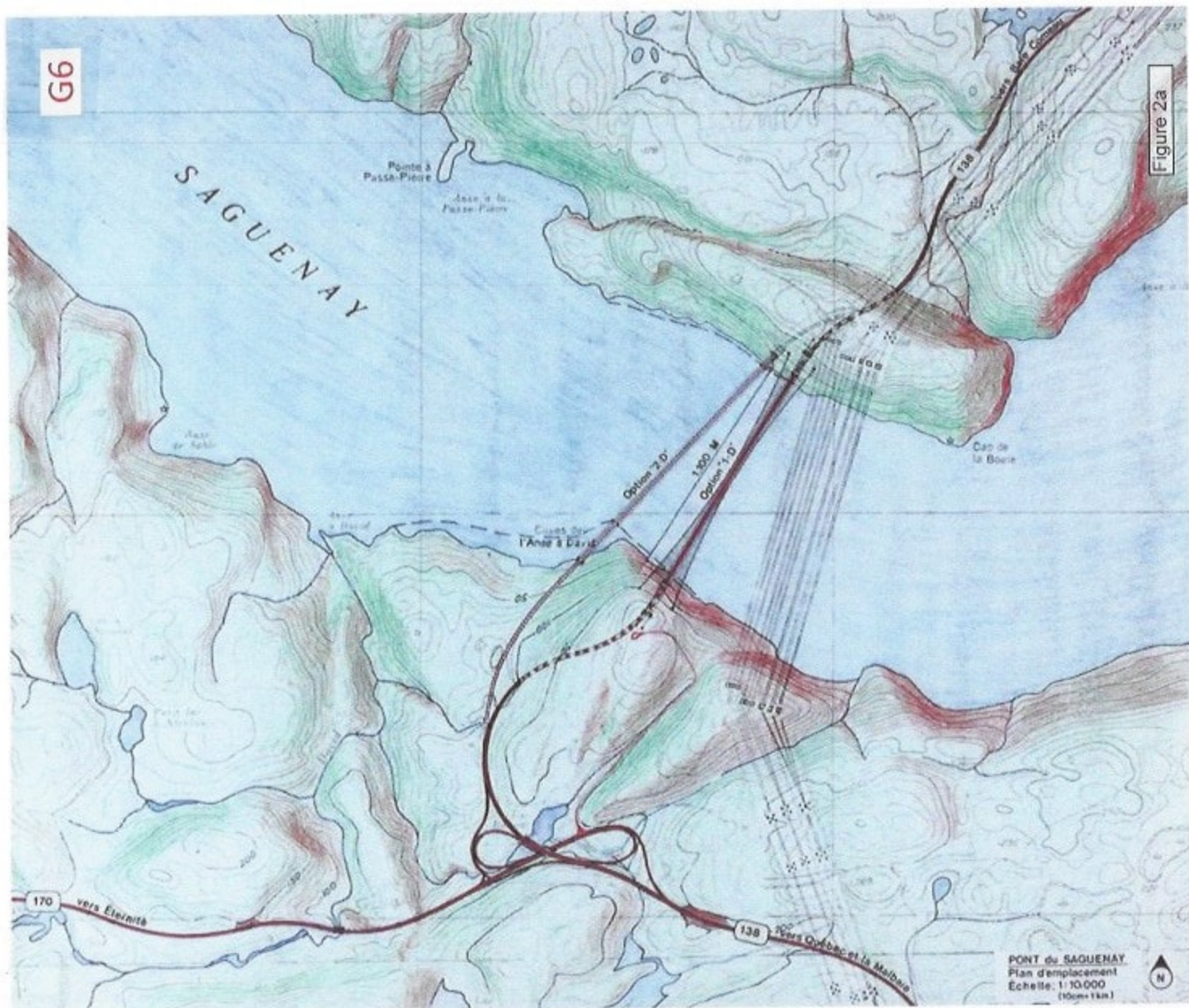


Figure 1b

G6

Figure 2a



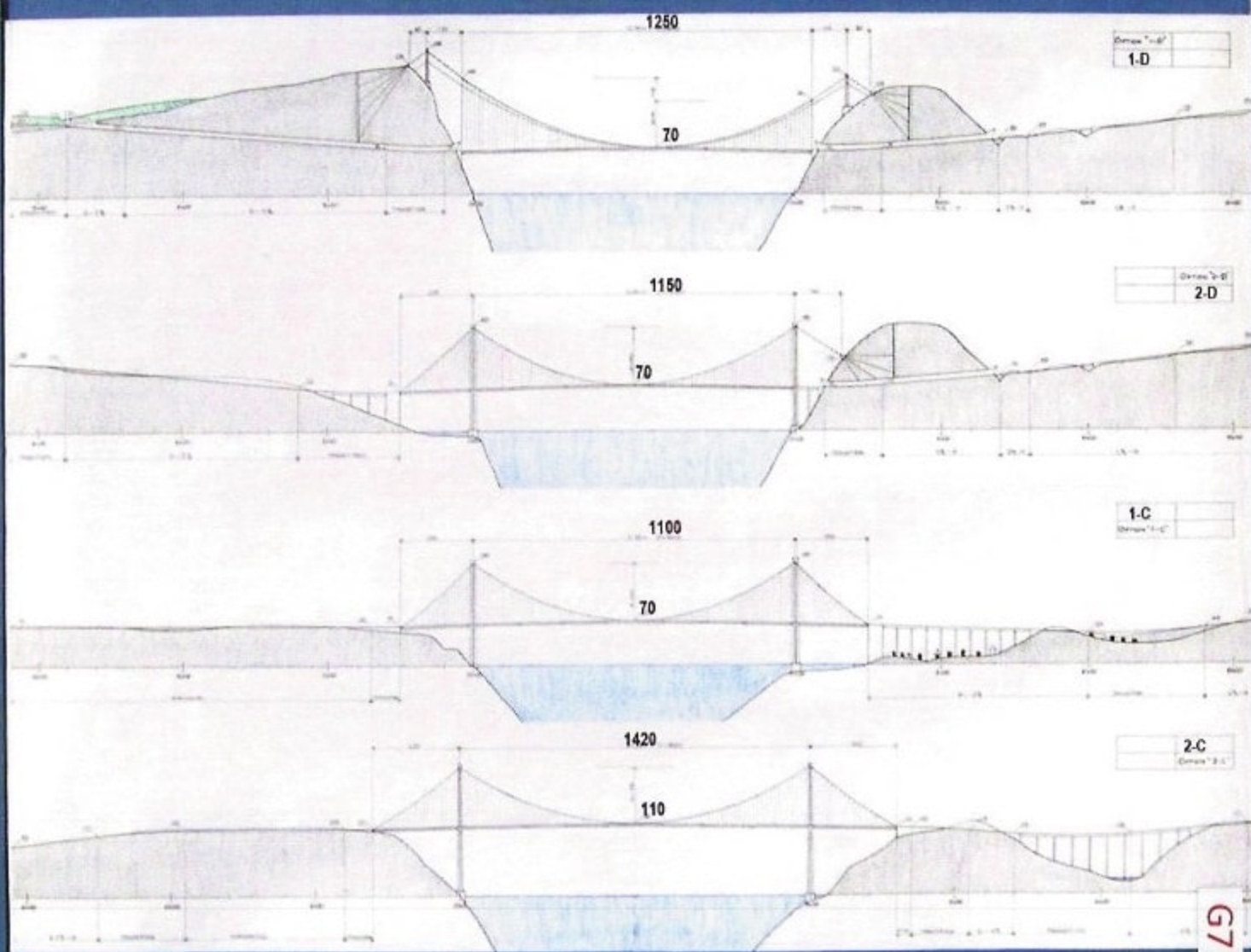


Figure 2b

Tableau II-6 Coûts des différentes options d'aménagement d'un pont

Option P1 - Pont en amont de la ligne hydroélectrique		Investissement	Amortissement	Intérêt	Entretien	Opération	Total
Longueurs Génivars							
14 000m	Route 21 750m	35,0 -22 465 500 \$	720 597 \$	835 370 \$	132 150 \$	- \$	1 688 116 \$
6 450m	Tunnel 600m	45,0 489 750 000 \$	5 694 809 \$	17 988 029 \$	6 048 875 \$	- \$	29 729 714 \$
1 550m	Structure 250m	6,0 94 256 250 \$	403 272 \$	1 273 803 \$	428 203 \$	- \$	2 105 279 \$
1 400m	Pont 1 400m	174,0 294 000 000 \$	2 754 698 \$	8 701 186 \$	2 925 000 \$	- \$	14 380 885 \$
23,4km	Total 2,4 km	260,0 774 471 750 \$	9 573 376 \$	28 798 389 \$	9 532 228 \$	- \$	47 903 993 \$
			Coût de capital	38 371 765 \$	Fonctionnement	9 532 228 \$	
Option P2 - Pont en aval de la ligne hydroélectrique							
		Investissement	Amortissement	Intérêt	Entretien	Opération	Total
	Route	15 597 500 \$	500 301 \$	579 985 \$	91 750 \$	- \$	1 172 037 \$
	Tunnel	605 625 000 \$	7 129 548 \$	22 519 897 \$	7 570 313 \$	- \$	37 219 758 \$
	Structure	9 787 500 \$	115 221 \$	363 944 \$	122 344 \$	- \$	601 508 \$
	Pont	187 000 000 \$	2 201 404 \$	8 953 512 \$	2 337 500 \$	- \$	11 492 416 \$
	Total	818 010 000 \$	9 946 474 \$	30 417 339 \$	10 121 906 \$	- \$	50 485 719 \$
			Coût de capital	40 363 813 \$	Fonctionnement	10 121 906 \$	
Option P3 - Pont dans l'axe du cap Blanc et de la pointe à la Croix							
		Investissement	Amortissement	Intérêt	Entretien	Opération	Total
	Route	7 973 000 \$	255 740 \$	296 472 \$	46 900 \$	- \$	599 112 \$
	Tunnel	521 250 000 \$	6 136 267 \$	19 382 450 \$	6 515 625 \$	- \$	32 034 343 \$
	Pont	234 000 000 \$	2 754 698 \$	8 701 186 \$	2 925 000 \$	- \$	14 380 885 \$
	Total	783 223 000 \$	9 146 705 \$	28 380 109 \$	9 487 525 \$	- \$	47 014 339 \$
			Coût de capital	37 526 814 \$	Fonctionnement	9 487 525 \$	
Option P4 - Pont à proximité de la traverse actuelle							
		Investissement	Amortissement	Intérêt	Entretien	Opération	Total
	Route	10 781 000 \$	345 167 \$	400 143 \$	63 300 \$	- \$	808 610 \$
	Tunnel 1 200m	88 250 000 \$	1 015 354 \$	3 207 168 \$	1 078 125 \$	- \$	5 300 647 \$
	Structure	20 662 500 \$	243 243 \$	768 328 \$	258 281 \$	- \$	
	Pont	253 000 000 \$	2 978 370 \$	9 407 693 \$	3 162 500 \$	- \$	15 548 563 \$
	Total	370 673 500 \$	4 582 134 \$	13 783 330 \$	4 562 206 \$	- \$	21 657 820 \$
			Coût de capital	18 365 464 \$	Fonctionnement	4 562 206 \$	
Option P5 - Pont dans l'axe de la pointe Noire et de la pointe Rouge							
		Investissement	Amortissement	Intérêt	Entretien	Opération	Total
	Route	10 464 000 \$	335 640 \$	389 099 \$	87 200 \$	- \$	811 939 \$
	Pont	402,9 979 000 000 \$	4 438 125 \$	14 018 578 \$	4 712 500 \$	- \$	23 169 203 \$
	Total	412,9 989 464 000 \$	4 773 765 \$	14 407 677 \$	4 799 700 \$	- \$	23 981 143 \$
			Coût de capital	19 181 443 \$	Fonctionnement	4 799 700 \$	
Option P6 - Jetée et pont à haubans dans l'estuaire							
		Investissement	Amortissement	Intérêt	Entretien	Opération	Total
	Route	10 320 000 \$	331 021 \$	383 745 \$	86 000 \$	- \$	800 766 \$
	Jetée et pont	543 500 000 \$	6 398 199 \$	20 209 807 \$	6 793 750 \$	- \$	33 401 756 \$
	Total	553 820 000 \$	6 729 220 \$	20 593 551 \$	6 879 750 \$	- \$	34 202 522 \$
			Coût de capital	27 322 772 \$	Fonctionnement	6 879 750 \$	

7.1 COST SUMMARY

Table 7.1: Cost Summary

ALIGNMENT		C-3 (P-4) L=1420		C-4 (P-5) L=1780		F (P-3) L=1360	
ITEM	UNIT	QTY.	COST ^a	QTY.	COST ^a	QTY.	COST ^a
ANCHORAGE	m ³	6,500	\$16.3	8,000	\$20.0	6,500	\$16.3
PYLONS	m ³	35,000	\$52.5	62,000	\$93.0	31,000	\$46.5
GIRDER	t	11,400	\$57.0	17,800	\$89.0	10,600	\$53.0
CABLE	t	9,400	\$70.5	15,300	\$114.8	9,000	\$67.5
SUB-TOTAL			\$196.3		\$316.8		\$183.3
NORTH APP.	m ²	5,390	\$9.7	5,880	\$10.6	4,410	\$7.9
SOUTH APP.	m ²	2,450	\$4.4	4,410	\$7.9	1,960	\$3.5
SUB-TOTAL			\$14.1		\$18.5		\$11.4
CONTINGENCY (20%)			\$42.1		\$67.1		\$38.9
TOTAL			\$252.5		\$402.4		\$233.6

a. Costs are expressed in millions of dollars.

The summarized costs include separate sub-totals for the construction capital costs of the suspended spans and the approaches. Engineering, project management, administration and quality assurance costs, including those of the Ministry of Transportation of Québec, are added separately as a 20% contingency. Engineering costs encompass wind tunnel (aerodynamic) investigations, detailed geotechnical studies, development of design criteria documents, preliminary design and the like.

TRACE	LONGUEUR	FACTEUR	Coûts ajustés	Approches 44k x long	Cont.(20%)	Coût	
P-5	17,80 ²	= 316,84	316,8	18,5	67,1	467,4	B&T
P-4	14,20 ²	= 201,64	196,3	14,1	42,1	252,5	B&T
P-3	13,60 ²	= 184,96	183,3	11,4	38,9	233,6	B&T
P-2	12,00 ²	= 144,00	147,2	8,8	31,2	187,0	Génivar (Ext)
P-1	11,50 ²	= 132,25	134,0	11,0	29,0	174,0	Extrapolé

G10

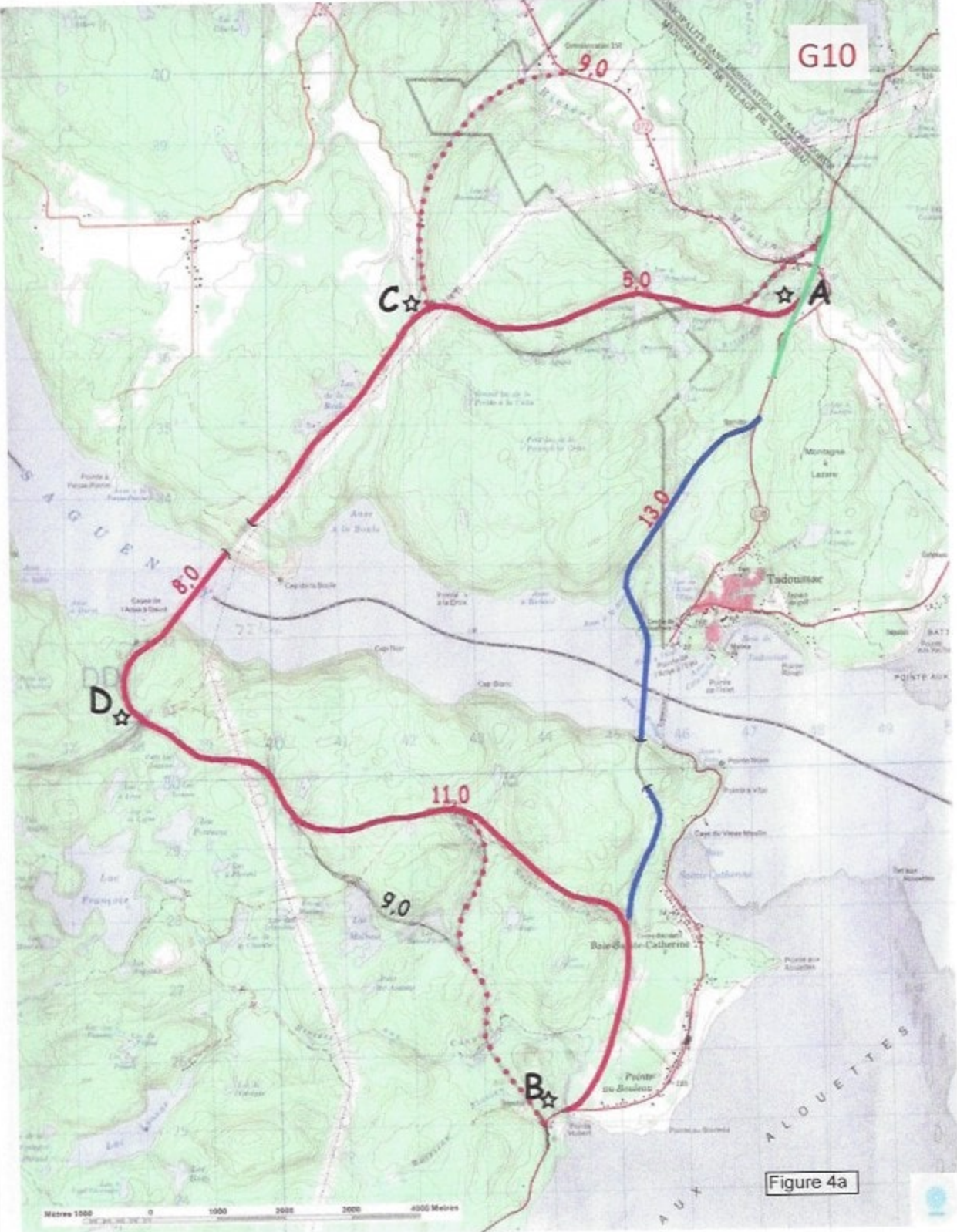
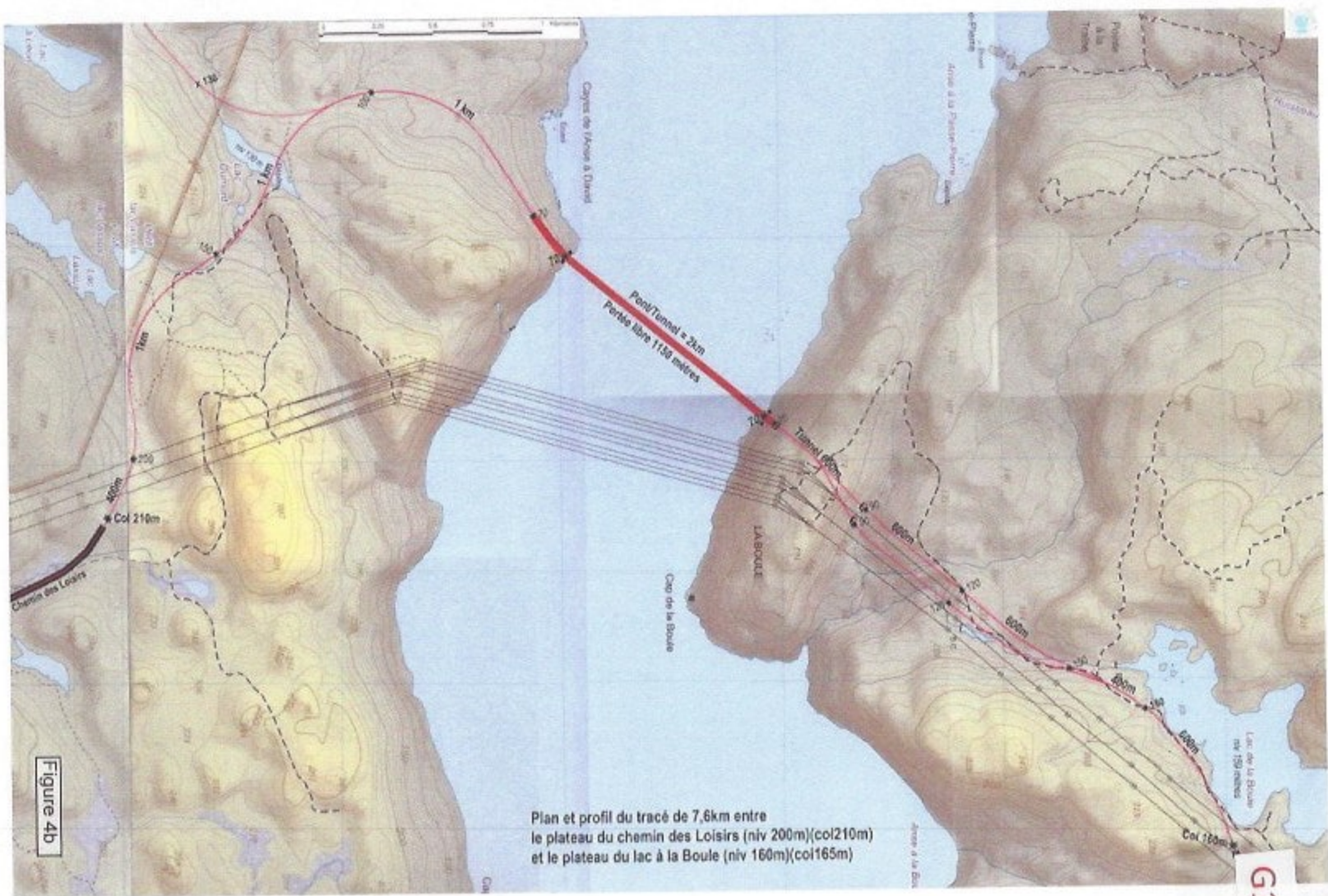


Figure 4a

0 1000 2000 3000 4000 Mètres



Plan et profil du tracé de 7,6km entre le plateau du chemin des Loisirs (niv 200m)(col210m) et le plateau du lac à la Boule (niv 160m)(col165m)

Figure 4b

Our Reference: 9830-spst-l-dwb.docx

Our File: 9830-spst-001-l-dwb

By Email - Original by Mail

2015 August 28

La Société du Pont sur le Saguenay à Tadoussac
 Hôtel de Ville de Forestville
 1, 1ère avenue
 Forestville, Québec, G0T 1E0

Attention: Mme Micheline Anctil, présidente

Dear Madame,

Re: Bridge on the Saguenay River near Tadoussac

This letter is to confirm our discussions this week regarding the feasibility of a proposed bridge over the Saguenay River near Tadoussac, Quebec. We are familiar with the proposed crossing from our feasibility study of 1999. We have reviewed your letter of 2015 July 15 which is attached and have the following comments.

We understand the proposed main bridge is arranged as shown in Figures 4a and 4b of your letter, and has the following basic characteristics:

- A suspension bridge having a clear-span of 1145 meters
- Height of deck above water of ~60 meters at mid-span
- Deck width of ~18 meters and carrying two lanes of traffic and a pedestrian/bike path
- Side spans between 150 to 250 meters in length

The proposed suspension bridge is very similar to existing suspension bridges such as Hoga Kusten Bridge in Sweden, and Hardanger and Halogaland Bridges in Norway listed below. The costs quoted are at date of bid, converted using the historic exchange rate at the bid date.

	Hoga Kusten	Hardanger	Halogaland
Main span (m)	1210	1310	1145
Deck width (m)	22	18	18
Lane configuration	4 lanes	2 lanes + ped/bike	2 lanes + ped/bike
Height above water (m)	40	55	40
Construction start year	1997	2009	2013
Cost at start year	1.1B Kr (\$C 200M)	1.35B Kr (\$C 250M)	1.41B Kr (\$C 250M)

Our firm is very familiar with these bridges having worked on the designs for the Hoga Kusten and Halogaland Bridges. There is no question regarding the feasibility of such a span.

The arrangement proposed would permit construction of the towers on land either side of the Saguenay River. The price would allow for a suspension bridge in full compliance with recognized North American long span bridge standards. Advancements in design methods for service life and careful attention to the operations and maintenance program would also permit the structure to be designed to reliably achieve a 200 year service life.

It is our opinion based upon the bridge characteristics described above that the proposed two lane suspension bridge with a total length in the order of 1295 m to 1395 m could be constructed at a cost in the range of 250 million to \$300 million \$CAN. The estimated cost is based upon the use of an orthotropic steel box girder deck which would be sourced internationally to obtain the most competitive prices, similar to the Scandinavian bridges listed above.

We would be pleased to host you and further discuss the project here in Vancouver, or meet with you in Quebec.

Yours truly,

BUCKLAND & TAYLOR



Don W. Bergman
Vice President, Major Projects

cc M. Pierre Breton, Vice Président, La Société du Pont sur le Saguenay à Tadoussac
M. Pierre Brisset



Pierre Brisset, architecte à la retraite
4346 rue Bourbonnière, Montréal, Qc., H1X 2M4
Tel (514) 890-5314

G14

Lettre de Pierre Brisset à Peter Buckland

le 23 juillet 2015

Objet: Étude de Faisabilité de la Traversée de la Rivière Saguenay

Monsieur,

Nous vous écrivons relativement à l'Étude d'Opportunité de la Traversée de la Rivière Saguenay que vous avez faites en Janvier 1999. Je dois dire que nous étions extrêmement impressionnés par la grande qualité de votre rapport et que nous regrettons qu'on n'ait pas poursuivi le projet à cause de certaines anomalies dans le traitement de vos documents ici au Québec. Nous avons aussi lu votre récente présentation corporative et avons été impressionnés par les projets que vous faites présentement, particulièrement par le pont Tappan Zee. Conséquemment, en accord avec La Société du Pont sur le Saguenay à Tadoussac, présidée, dans les années 2000, par Pierre Breton, et avec lequel vous avez déjà échangé correspondance, nous vous écrivons pour clarifier notre position en cette matière.

Annexes 1a et 1b :

Nous n'avons jamais compris pourquoi après vous avoir fourni trois projets de ponts en référence, le premier préparé par le MTQ en 1979, le second par LGL en 1979 et le troisième par nous en 1986, pourquoi donc, on vous a demandé de préparer une analyse sur la première option parmi les 3, plus deux autres (P3 et P5) qui étaient virtuellement impossibles à réaliser à cause d'obstacles topographiques ou de portées centrales excessives.

Annexe 2a et 2b :

Permettez-nous d'élaborer notre point de vue lorsque, en 1986, nous avons proposé un projet intitulé : « Exposé d'un Projet de Pont sur la Rivière Saguenay » qui était un de vos documents référence lorsque vous avez fait votre analyse à la fin des années '90. Essentiellement, cette année-là, avec l'aide de deux bureaux d'ingénieurs, nous avons tenté de concevoir un pont sans tours en ancrant les câbles principaux, via des pylônes, directement au sommet des montagnes de part et d'autre. Cependant, nous avons constaté que les nouvelles technologies pourraient ne pas permettre ce type d'approche.

En conséquence, dans notre présentation, nous avons retenu une option plus conventionnelle de pont suspendu avec une portée centrale de 1150 mètres à 70 mètres au-dessus de la ligne médiane des eaux. Pour l'essentiel, nous nous sommes basés sur le projet des ingénieurs de LGL en 1979 et avons abaissé le tablier à 70 mètres puisque leur rapport le prévoyait à 150 mètres de haut. C'est une norme de hauteur que vous avez fortement recommandée dans votre rapport et qui n'a pas été respectée (Il était indiqué dans votre rapport que ce type de structure ne devrait pas excéder 80 mètres au-dessus du niveau moyen des eaux). Nous avons compris qu'un pont au tablier élevé amènerait plusieurs difficultés et c'est pourquoi nous avons entrepris de trouver un site qui nous permette d'atteindre le niveau désiré de 70 mètres en traçant une route d'accès qui contourne les montagnes plutôt que de les traverser par des tunnels sans fin. (Voir l'extrait des tracés routiers originaux et leur profil dans le document ci-joint). Oui, notre approche requiert un

court tunnel de 600 mètres sur une rive à cause de la topographie, mais cette approche fut complètement écartée par les autres.

Annexes 3a et 3b :

Sur la feuille proposant différents choix, nous avons été étonnés du manque de continuité dans le choix du site d'implantation du pont par rapport aux études précédentes. En effet, on a introduit d'interminables tunnels pour les options en amont. Essentiellement, on doit comprendre que l'élévation des plateaux de chaque côté du fjord varie entre 150 et 250 mètres au-dessus de l'eau et que, pour une personne non avertie, ceci pourrait expliquer pourquoi ces longs tunnels ont été proposés pour atteindre 70 mètres au-dessus de l'eau avec des pentes de 5% tel que requis par le MTQ. Dans nos recherches, nous avons trouvé une façon d'atteindre ce niveau tel qu'illustré précédemment.

Toutefois, dans les estimés, les règles de trois ont été utilisés contre notre approche. Le tracé P1 a été estimé à 3 fois la valeur qu'il aurait dû l'être, et ce principalement pour deux raisons (774M\$ plutôt que 260M\$ comme noté sur le tableau 3a).

- 1) En se basant sur les estimés que vous avez fourni pour les options P3, P4 et P5, nous avons extrapolé la valeur de P1 comme étant 174M\$ plutôt que 234M\$ pour un pont de portée centrale de 1150 mètres avec 250 mètres de tabliers d'approche. Notez, que l'option P2, avec une portée centrale de 1,200 mètres, a été correctement estimée à 187M\$, alors, qu'est-il arrivé avec l'option P1 ?

Faute d'explications de la part de Génivar, nous avons utilisé votre approche à C\$44,000 le mètre linéaire pour les travées d'approche multiplié par la longueur de ces travées et nous avons noté que tous vos estimés de la travée centrale, tout comme l'estimé de P2, étaient vérifiables par la méthode du carré moyen. (Voir les notes au bas du tableau 3b). Donc le tracé P1, étant à 11.50 mètres(en unités de 100 mètres) mis au carré, donne 132.25 ajusté à 134 plus 11 M\$ pour les travées latérales plus 20% de dépenses imprévues donne notre estimé total de 174M\$ en appliquant la même méthode que les estimés des quatre autres tracés.

- 2) Tel que mentionné, avec la route d'approche qui contournera la montagne en rive droite, seul un tunnel de 600 mètres sera nécessaire au coût de 45M\$, soit la moitié du montant cité pour le tunnel de 1,200 mètres de l'option P4.

Pour les estimés des travaux routiers, nous avons utilisé les prix unitaires par kilomètres des travaux routiers dans les autres estimés, soit 1.6M\$ par kilomètre.

Veillez noter que ce type d'estimation par extrapolation ou prédictions numériques et tendances aurait pu être préparé par n'importe quel étudiant au secondaire ou au CEGEP.

Toutefois, dans une courte période de 5 ans après la publication de l'Étude d'Opportunité de 1999, la valeur de l'option P4, établie à 370M\$, était encore triplée à près d'un milliard de dollars en passant le pont au-dessus des montagnes pour éviter de construire un tunnel sur ce tracé.

Évidemment, le projet a été tabletté à cause d'une estimation inexacte et de la peur des tunnels que nous avons au Québec. C'est une étrange coïncidence que, depuis lors, des ponts suspendus

à longue portée avec des tabliers de largeur de 15 à 18 mètres aient été construits en Suède (Hoga Kusten) et en Norvège avec le pont Hardanger, de portée centrale de 1310 mètres avec deux voies et une piste cyclable, ouvert en 2013, au coût d'environ 250M\$ et aussi le pont de Narvik, de portée centrale de 1145mètres encore deux voies et piste cyclable, présentement en réalisation par votre firme COWI pour un coût d'environ 250M\$ pour le pont seulement (à être confirmé).

Annexes 4a et 4b :

Nous vous transmettons, pour lecture, notre tracé routier modifié et les plans détaillés ainsi que les niveaux d'approche du site proposé pour le pont de manière à ce que vous puissiez nous confirmer sa faisabilité technique et que en effet, ce pont peut être construit avec une portée centrale de 1150 mètres, un tablier à 70 mètres au dessus de l'eau aux tours (le pont doit aussi avoir une légère cambrure ascendante, relevant ainsi son niveau au centre de la travée centrale de 3 à 5 mètres).

En se basant sur les nouvelles informations fournies et considérant l'option du tablier à 2 voies plus piste cyclable, comme dans les ponts norvégiens cités, nous estimons que tout le projet peut être réalisé pour une somme d'environ 400M\$. (250M\$ pour le pont lui-même, 50M\$ pour le tunnel et 100M\$ pour les routes) ce qui se traduit par des frais financiers annuels de 20M\$ à un taux de 4%, plus 4M\$ à 6M\$ de coûts d'entretien annuels. Soit des coûts totaux annuels pour le pont d'environ 25M\$ par année comparativement aux coûts annuels estimés pour les nouveaux traversiers plus gros, qui remplaceront les traversiers actuels, de 32M\$ à 34M\$ par année. Notez que ces nouveaux bateaux peuvent être déplacés en tout temps vers les autres traverses du Québec.

Nous anticipons rencontrer le Ministre des Transport du Québec d'ici quelques semaines pour lui expliquer les raisons pour lesquelles la dernière option proposée (au dessus d'un milliard de dollars) doit être mise de côté et lui indiquer qu'il est dans l'intérêt public d'évaluer la faisabilité de l'option P1 proposée par LGL en 1979, considérant la possibilité d'importantes économies de fonds publiques tout en permettant de donner un accès routier ininterrompu à la région de la Côte-Nord du Québec et à la province la plus orientale du Canada, Terre-Neuve et Labrador.

En conclusion, il est vraiment regrettable que votre travail remarquable n'ait pas été pris en considération et nous apprécierions que votre compagnie, COWI, nous confirme le coût réel du pont de Narvik lui-même, sans les routes d'approche (viaducs et tunnels). Au surplus, nous aimerions profiter de cette opportunité pour vous demander s'il serait possible de vous rencontrer à votre siège social, à Vancouver, pour discuter des possibilités de réactiver le projet. Pour dire le moins, nous sommes convaincus que nous pouvons remettre ce projet sur les rails avec l'aide de votre expertise exceptionnelle.

Meilleures salutations,

Pierre Brisset Arch. (MOAQ#1382 retraité)

**N.B. La traduction des documents a été réalisée par La Société du Pont le 17 septembre 2015. Nous ajoutons donc en annexe un courriel résumant les échanges avec les ingénieurs de COWI qui explique qu'il a été convenu de ramener la hauteur du tablier à 60m.*

À: La Société du Pont sur la Saguenay à Tadoussac

Hotel de Ville de Forestville

1, 1^{ère} avenue

Forestville, Québec, G0T 1E0

Le 28 août 2015

Attention : Mme Micheline Anctil, présidente

Chère Madame,

Cette lettre vise à confirmer nos discussions cette semaine concernant la faisabilité d'un pont proposé sur la rivière Saguenay, près de Tadoussac, Québec. Nous sommes familiers avec les traversées proposées dans notre étude de faisabilité de 1999. Nous avons **bien pris connaissance** de votre lettre du 23 juillet 2015 que vous trouverez ci-jointe et voici nos commentaires.

Nous comprenons que le pont principal proposé est tel que démontré dans les documents intitulés Figures 4 a et 4b de votre lettre, et qu'il a les caractéristiques suivantes :

- Un pont suspendu ayant une portée centrale entre les pylônes de 1,145 mètres
- Une hauteur du tablier **avec dégagement moyen au dessus** des eaux de 60 mètres à **mi-portée**.
- Une largeur de tablier d'environ 18 mètres et ayant 2 voies pour le trafic routier et une voie pour piétons et bicycles.
- Des tabliers latéraux entre 150 et 250 mètres de longueur totale.

Le pont proposé est très similaire à des ponts suspendus existants comme le pont Hoga Kusten en Suède, et les ponts Hardanger et Halogalands en Norvège, tels que listés ci-dessous. Les coûts cités sont ceux présentés au moment de la soumission, convertis en utilisant le taux de change historique au moment de la soumission.

	Hoga Kusten	Hardanger	Halogaland
Portée centrale (m)	1210	1310	1145
Largeur du tablier (m)	22	18	18
Configuration du tablier	4 voies	2 voies + 1 piste vélo	2 voies + 1 piste vélo
Hauteur tablier au dessus eau	40	55	40
Début de construction	1997	2009	2013
Coûts 1 ^{ère} année construction	1.18Krt(\$C200M)	1.35BKr(\$C250M)	1.418Kr(\$C250M)

Lettre confirmant faisabilité du pont à "la Boule" de Buckland & Taylor

Notre firme est très familière avec ces ponts, ayant travaillé sur le design des ponts Hoga Kusten et Halogalands, Nous n'avons aucune inquiétude concernant la faisabilité d'un tel pont.

La disposition du pont que vous proposez permettrait la construction des piliers sur terre de chaque côté de la rivière Saguenay. Le prix permettrait de construire un pont suspendu rencontrant les standards reconnus en Amérique du Nord pour un pont suspendu à longue portée. Les améliorations apportées aux méthodes de conception pour la longévité de la structure et une attention particulière aux opérations et au programme de maintenance permettrait aussi à la structure d'être conçue pour atteindre une longévité de 200 ans.

Nous sommes d'avis que sur la base des caractéristique du pont tel que décrites ci-dessus, avec une longueur totale de 1295m à 1395m , ce pont pourrait être construit à un coût situé entre 250 millions et 300 millions \$CAN . Ce coût est basé sur l'utilisation d'un tablier à *poutre-caisson* d'acier orthotropique qui serait commandé sur les marchés internationaux pour obtenir les prix les plus compétitifs, semblables à ceux des ponts scandinaves cités ci-haut.

Nous serons heureux de vous accueillir et de poursuivre une discussion sur ce projet ici à Vancouver, ou de vous rencontrer à Québec.

Sincèrement vôtre,

Buckland&Taylor

M. Don W. Bergman

Vice-président, Projets Majeurs

Cc M. Pierre Breton, Vice-président, *La Société du Pont sur le Saguenay* à Tadoussac

M. Pierre Brisset